STAATSCOURANT
Officiële uitgave van het Koninkrijk der Nederlanden sinds 1814.
Nr. 44666
10 december 2015

Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 4 december 2015, nr. IenM/BSK-2015/240139, houdende vaststelling van de afstand, bedoeld in artikel 11, eerste lid, van het Besluit bijzondere spoorwegen (Regeling omgevingsregime bijzondere spoorwegen)

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op artikel 11, eerste lid, van het Besluit bijzondere spoorwegen;

BESLUIT:

Artikel 1

In deze regeling wordt verstaan onder:
afstand: afstand als bedoeld in artikel 11, eerste lid, van het Besluit bijzondere spoorwegen.

Artikel 2

1. Voor een bijzondere spoorweg is de afstand 3 meter.

2. In het geval van een voor het openbaar verkeer openstaande spoorwegovergang is de afstand aan weerszijden van de spoorweg een vlak dat wordt gevormd door hoekpunten in het hart van het buitenste spoor op 50 meter aan weerszijden van de as van de weg en op 11 meter uit het hart van het spoor in de as van de weg. Deze afstand geldt ten aanzien van leidingen, werken, inrichtingen, andere objecten en beplantingen die een meter of hoger reiken dan het maaiveld.

Artikel 3

1. In afwijking van artikel 2 gelden bij een bijzondere spoorweg, waarvoor op grond van artikel 8, tweede lid, van het Besluit bijzondere spoorwegen, een ontheffing is verleend de afstanden, bedoeld in het tweede tot en met vijfde lid.

2. De afstand is 8 meter bij een bijzondere spoorweg als rechte baan aangelegd en langs de buitenzijde van de boog, indien de spoorweg in gebogen richting is aangelegd.

3. De afstand is 20 meter langs de binnenzijde van de boog, indien de spoorweg in gebogen richting is aangelegd.

4. In het geval van een voor het openbaar verkeer openstaande spoorwegovergang is de afstand aan weerszijden van de bijzondere spoorweg, waarvoor een ontheffing als bedoeld in het eerste lid, is verleend voor een maximumsnelheid van 40 kilometer per uur, een vlak dat wordt gevormd door hoekpunten in het hart van het buitenste spoor op 220 meter aan weerszijden van de as van de weg en op 11 meter uit het hart van het spoor in de as van de weg.

5. In het geval van een voor het openbaar verkeer openstaande spoorwegovergang is de afstand aan weerszijden van de bijzondere spoorweg, waarvoor een ontheffing als bedoeld in het eerste lid, is verleend voor een maximumsnelheid van 41 kilometer per uur of hoger, een vlak dat wordt gevormd door hoekpunten in het hart van het buitenste spoor op 500 meter aan weerszijden van de as van de weg en op 11 meter uit het hart van het spoor in de as van de weg.

6. De afstanden, bedoeld in het vierde en vijfde lid, gelden uitsluitend ten aanzien van leidingen, werken, inrichtingen, andere objecten en beplantingen die een meter of hoger reiken dan het maaiveld.

Artikel 4

1. De afstanden, genoemd in de artikelen 2 en 3, worden bij een spoorweg op maaiveldniveau gemeten vanaf het hart van het buitenste spoor, zijnde een denkbeeldige lijn in de lengterichting van het spoor midden tussen beide spoorstaven.

2. De afstanden, genoemd in de artikelen 2 en 3, worden in het geval van ingraving van de spoorweg gemeten uit de bovenzijde van de ingraving en in het geval van ophoging van de spoorweg gemeten uit de teen van het talud.

Artikel 5

Deze regeling is uitsluitend van toepassing op activiteiten die zijn of worden aangevangen na het moment van inwerkingtreding van deze regeling.

Artikel 6

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

Artikel 7

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling omgevingsregime bijzondere spoorwegen.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma

TOELICHTING

I. Algemeen deel

1. Inleiding

In artikel 11 van het Besluit bijzondere spoorwegen[1] (hierna: besluit) is het omgevingsregime voor bijzondere spoorwegen geregeld. Het eerste lid van dat artikel bevat een algemeen verbod om binnen een bij ministeriële regeling bepaalde afstand werkzaamheden uit te voeren of zaken te bouwen, aan te brengen, enzovoorts, rondom een bijzondere spoorweg. De onderhavige regeling is de regeling waarnaar in artikel 11, eerste lid, van het besluit wordt verwezen.

In artikel 3 van het besluit is een zorgplicht inzake veilig gebruik van de bijzondere spoorweg voor de spoorwegbeheerder opgenomen[2]. Artikel 11 van het besluit en deze regeling laten onverlet dat de spoorwegbeheerder bij de invulling van die zorgplicht ervoor moet zorgen dat een vervoerder[3], rijdend over het door de spoorwegbeheerder beschikbaar gestelde spoor, voldoende zicht heeft over het spoor en de omgeving rondom het spoor. Het zicht van de vervoerder mag niet beperkt worden doordat er te dicht naast of boven het spoor objecten zijn geplaatst of gehangen. In de documentatie waarin de spoorwegbeheerder op grond van artikel 3, tweede lid, van het besluit ter invulling van de zorgplicht de risico's, maatregelen en de voorzieningen beschrijft, zal hij tevens aandacht moeten besteden aan de wijze waarop voldoende zicht voor de vervoerder gewaarborgd is.

2. De reikwijdte van de regeling

In artikel 1 van de Spoorwegwet (hierna: de wet) is gedefinieerd wat onder een bijzondere spoorweg wordt verstaan: "spoorweg die niet is aangewezen als lokale spoorweg op grond van artikel 2, tweede lid, van de Wet lokaal spoor, en niet als hoofdspoorweg op grond van artikel 2 van de wet. Dat begrip heeft begrippen als *locaalspoorwegen*, *interlokale tramwegen*, *gelijkgestelde tramwegen*, *industriële smalspoorwegen* en *raccordementen vervangen*. Die begrippen kwamen voor in regelgeving zoals de Locaal spoor- en tramwegwet en het daarop gebaseerde Tramwegreglement en het daarop gebaseerde het Reglement op de Raccordementen 1966), en de Spoorwegwet 1875. Deze regelgeving wordt ingetrokken op het moment waarop deze regeling in werking treedt[4].

In paragraaf 2.3 van de nota van toelichting bij het besluit is uiteengezet wat de reikwijdte is van de regels voor bijzondere spoorwegen. De thans geldende spoorregelgeving kent de systematiek dat alle spoorwegen die niet als hoofdspoorwegen of als lokale spoorwegen zijn aangewezen, van rechtswege bijzondere spoorwegen zijn (artikel 1 van de wet). Zonder nuanceringen op deze systematiek zouden hierdoor alle denkbare spoorwegen onder het besluit vallen. In de aangehaalde paragraaf van de nota van toelichting van het besluit is aangegeven dat in bepaalde situaties uitvoerige regulering niet noodzakelijk wordt geacht. Bijvoorbeeld voor spoorwegen die binnen een niet voor het publiek vrij toegankelijk terrein van een bedrijf liggen, of spoorwegen die van een evident andere aard zijn dan de spoorwegen waar de spoorregelgeving over gaat, zoals modelspoorwegen. Om die reden zijn bepaalde (delen van) spoorwegen expliciet van de werking van enkele bepalingen of van het gehele besluit uitgezonderd[5]. Artikel 11 van het besluit inzake het omgevingsregime en daarmee dus ook onderhavige regeling gelden dus niet in het geval van die hier voor bedoelde situaties.

3. Inhoud van de regeling

In de onderhavige regeling zijn enkele afstanden, gemeten vanaf het spoor, opgenomen waarbinnen de volgende activiteiten niet mogen worden verricht:
– aanbrengen of te laten aanbrengen, of te hebben van leidingen, werken, andere inrichtingen of beplantingen,
– graven, en
– oprichten van bouwwerken, dan wel daarmee verband houdende werkzaamheden uitvoeren of te doen uitvoeren.
Met deze afstanden moet gewaarborgd worden dat een machinist van een trein, rijdend over bijzonder

---

[1] Stb. 2015, 267.
[2] In artikel 1 van het besluit is 'spoorwegbeheerder' als volgt gedefinieerd: degene die een bijzondere spoorweg operationeel beschikbaar stelt.
[3] In artikel 1 van het besluit is 'vervoerder' als volgt gedefinieerd: degene die gebruik maakt of gebruik laat maken van een bijzondere spoorweg en daartoe over tractie beschikt.
[4] Artikel 103 van de wet.
[5] Artikel 2 van het besluit.

spoor, voldoende zicht heeft. Met de regeling moet ook geregeld zijn dat bij spoorwegovergangen[6] ook andere weggebruikers voldoende zicht hebben bij het passeren van de spoorwegovergang. Met de regeling moet tevens voorkomen worden dat door het verrichten van bepaalde activiteiten dicht naast het spoor het spoor zou kunnen verzakken.

Voor bijzondere spoorwegen geldt op grond van artikel 8, eerste lid, van het besluit een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur. Op grond van het tweede lid van artikel 8 kan de Minister van Infrastructuur en Milieu ontheffing verlenen van het eerste lid van artikel 8, een hogere maximumsnelheid is dan toegestaan. Het toelaten van een hogere snelheid wordt onder meer bepaald door het soort materieel en de inrichting en uitvoering van de spoorweg.
In deze regeling is voor wat betreft de afstanden, waarbinnen de hierboven genoemde activiteiten niet mogen worden verricht, een onderscheid gemaakt tussen spoor waarop een maximale snelheid van 30 kilometer per uur is toegestaan en spoor waarop een hogere snelheid is toegestaan. Voor een spoorwegovergang geldt naast het in de vorige zin omschreven onderscheid nog een bijzondere afstand indien voor het spoor dat met een openbare weg kruist, door middel van een ontheffing een hogere snelheid dan 41 kilometer per uur is toegestaan.
Bij een hoger toegelaten snelheid dan 30 kilometer per uur worden zwaardere eisen gesteld aan de omgeving. Welke maximale snelheid veilig is niet alleen afhankelijk van de beremming en het gewicht van de trein, maar ook van de lengte van de spoorweg en de aanwezigheid van bochten. De snelheid is daardoor mede bepalend voor de afstand van het bijzondere spoor waarbinnen bepaalde activiteiten niet mogen worden verricht. Het uitgangspunt om de maximumsnelheid bepalend te laten zijn voor de afstand is ook gehanteerd voor het omgevingsregime bij zogeheten stamlijnen. Als stamlijnen worden aangemerkt de spoorwegen in haven- en industriegebieden die uitsluitend of overwegend worden gebruikt door het goederenvervoer. Die stamlijnen worden aangemerkt als hoofdspoorwegen. Vanwege de beperkte maximumsnelheid van 30 kilometer per uur voor stamlijnen is een minder stringent beperkingengebied (afstand vanaf spoor waarbinnen bepaalde activiteiten niet mochten verricht) wenselijk geacht dan voor overig hoofdspoor[7]. Dat uitgangspunt is voor stamlijnen vastgelegd in de artikelen 20, vierde lid, en 21, derde lid, van de wet. Dat uitgangspunt voor stamlijnen is in deze regeling ook gehanteerd voor bijzondere spoorlijnen waar de maximumsnelheid van 30 kilometer per uur geldt.
Voor spoorlijnen waarvoor een hogere snelheid is toegestaan, gelden grotere afstanden vanaf het spoor waarbinnen bepaalde activiteiten niet mogen worden verricht. Voor meer informatie over deze grotere afstanden wordt verwezen naar de artikelsgewijze toelichting.

4. Handhavings-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets

De Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT) heeft op verzoek een Handhavings-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets uitgevoerd. De opmerkingen gemaakt in die toets zijn in de onderhavige regeling verwerkt.
De ILT stelt dat de gekozen afstanden aansluiten bij de huidige praktijk. Het aantal verzoeken om een ontheffing zal in verband hiermee niet groot zijn. Voor het verlenen van een ontheffing zal een kostendekkend tarief worden ingesteld. De regeling heeft geen nadere financiële of personele gevolgen voor de ILT.

5. Internetconsultatie

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (hierna: IenM) heeft een ontwerp van de onderhavige regeling in de periode van 15 oktober tot en met 12 november 2015, voorgelegd voor openbare internetconsultatie.

Het doel van deze consultatie was betrokkenen te informeren en consulteren over de voorgenomen regeling.

Er zijn in totaal 7 openbare reacties binnengekomen. De reacties zijn afkomstig van de Vereniging Historisch Railvervoer Nederland, NS Groep N.V., Havenbedrijf Rotterdam N.V., Zeeland Seaports, het Adviesbureau voor Spoorwegveiligheid, de provincie Groningen en ProRail B.V.

Het adviesbureau voor Spoorwegveiligheid is akkoord met de ontwerpregeling en heeft verder geen opmerkingen. De Vereniging Historisch Railvervoer (hierna: HRN) spreekt zich om veiligheidsredenen expliciet uit tegen de regeling. De overige participanten stellen een aantal aanpassingen voor en stellen vragen ter verduidelijking.

---

[6] Een spoorwegovergang is een kruising van een bijzondere spoorweg en een weg, gedefinieerd in artikel 1 van het besluit.
[7] Kamerstukken II 2007/08, 31 569, nr. 3, pag. 3.

De belangrijkste opmerkingen en vragen zijn:

Recht en gebogen spoor

NS stelt voor de begrippen ‘rechte baan’ en ‘boog’ toe te lichten, en vraagt zich onder meer af of er is gecontroleerd of met het absolute onderscheid tussen recht en gebogen spoor onnodig ruimtebeslag verbonden kan zijn in relatie tot het borgen van goed zicht.
In de regeling is als uitgangspunt genomen dat de snelheid die maximaal mogelijk is in zijn algemeenheid wordt begrensd door de combinatie van infrastructuur en het materieel dat erover wordt vervoerd. Karakteristieken die bij de infrastructuur een rol spelen zijn boogstraal, verkanting en spoorstaafhoogte. NS wijst er terecht op dat met een ondergrenswaarde van de boogstraal extra ruimtebeslag kan worden voorkomen. In het besluit is echter geen enkele bepaling opgenomen voor genoemde karakteristieken infrastructuur anders dan de zorgplicht voor de beheerder. Er zijn geen waarden vastgesteld, omdat de bepaling hiervan wordt overgelaten aan de beheerder cq. de eigenaar. In de praktijk zal de ILT beoordelen of de afstanden goed zijn toegepast. Naar verwachting is het absolute onderscheid tussen recht spoor en gebogen spoor zo rechtlijnig dat het de interpretatie van de artikelen eenvoudig maakt.

Afstanden

Het Havenbedrijf Rotterdam dringt erop aan om de begrenzing van 3 meter ongeacht boogstralen van het spoor aan te houden, conform hetgeen geldt voor hoofdspoorweginfrastructuur in haven- en industriegebieden (de zogenoemde stamlijnen). Anders zouden er in die gebieden door overlap van functies onwerkbare situaties kunnen gaan ontstaan. Ook Zeeland Seaports wijst er op dat er in de nabijheid van het spoor in de havengebieden vaak kabel- en leidingstraten liggen, waardoor de gekozen begrenzing bij een gebogen baan een ongewenste impact heeft op het werken in de nabijheid van het spoor. Hetzelfde geldt voor de binnen deze zone gelegen wegen en fietspaden.
In artikel 20, vierde lid, van de wet is de begrenzing van hoofdspoorwegen die uitsluitend of overwegend worden gebruikt voor goederenvervoer ten behoeve van de lokale ontsluiting van haven- en industriegebieden, bepaald op een afstand van 3 meter. Hiermee wordt afgeweken van de in artikel 20, eerste lid, onder a, van de wet voorgeschreven 11 meter en wordt een afstand van 3 meter aangehouden ongeacht de boogstralen van het spoor. Gezien de grote overeenkomst in de aard van de infrastructuur van de zogenoemde stamlijnen die zijn aangelegd direct op maaiveldniveau, in de wegberm, en ingepast in een intensief bebouwde omgeving, en de bijzondere spoorwegen in de havengebieden, waarop de snelheid vaak niet boven de 10 km per uur komt vanwege de korte afstanden en vele aanwezige kruisingen, is deze suggestie overgenomen.

Uitzichtsruit

HRN geeft aan dat de uitzichtruit bij overwegen veel te gering is voor de situatie bij de museumlijnen waar de snelheid vaak hoger is dan 30 km per uur. HRN stelt voor de afstand van 11 meter uit het hart van de weg in de as van het spoor bij overwegen te vervangen door 20 meter en de afstand van 50 meter aan weerszijden van de as van de weg te vervangen door 165 bij een snelheid van 30 km per uur of hoger. HRN is op zich akkoord met de maten van 20x220 voor snelheden vanaf 40 km per uur, maar wenst voor spoorwegen waar nog sneller wordt gereden een grotere ruit van 20x500 zoals die voor hoofdspoorwegen geldt.
Ter onderbouwing wijst HRN erop dat het uitzicht voor een weggebruiker niet alleen nodig is om een trein te kunnen zien naderen, maar ook om te kunnen beoordelen of hij een overweg – vooral met het oog op langzame landbouwvoertuigen – veilig kan passeren voordat de trein de overweg bereikt.
Verder stelt HRN voor een diversificatie toe te passen voor drie typen spoorwegen: spoorwegen waarvoor een concessie volgens de Locaalspoor- en Tramwegwet is verleend, spoorwegen waarvoor een ontheffing voor een snelheid hoger dan 40 km per uur is verleend en resterende overige spoorwegen. Het besluit legt deze knip bij de vanouds gehanteerde 30 km per uur. HRN verzoekt om een bijzondere afstanden bij sporen waarvoor een snelheid van 40 km per uur of hoger is toegestaan.
Ook Zeeland Seaports vraagt om een onderscheid tussen 30 km per uur en 40 km per uur.
De provincie Groningen wil voor spoorwegen waar snelheden van 100 tot 140 km per uur worden gehaald, een uitzichtruit zoals die geldt volgens artikel 36, tweede lid, van de wet, te weten van 20 bij 500 meter.

Naar aanleiding van deze opmerking is vanuit het oogpunt van veiligheid in de onderhavige regeling een extra onderscheid aangebracht in de maten voor de uitzichtsruit voor spoorwegenovergangen waar met hogere snelheden kan worden gereden. De afstand is anders dan de HRN voorstelt, te weten 11 meter in plaats van 20 meter voor de denkbeeldige hoekpunten aan weerskanten van de spoorweg. De reden is dat deze afstand geldt voor hoofdspoorwegen waarvoor de regels strenger moeten zijn dan die voor bijzondere spoorwegen. Voor trajecten waar tot en met 40 km per uur mag worden gereden, is gekozen voor 220 meter voor de denkbeeldige hoekpunten aan weerskanten van de weg.

Daarnaast is in onderhavige regeling een categorie toegevoegd voor snelheden boven de 40 km per uur. Hiervoor geldt dan een maat van 500 meter aan weerskanten van de weg. Deze laatste afstand komt tevens tegemoet aan het verzoek van de provincie Groningen inzake de lijn Veendam -Stadskanaal.
De suggestie van HRN om te onderscheiden naar het wel of niet hebben van een concessie kan niet worden overgenomen. De concessies zijn per 1 december 2015 niet meer geldig.

Samenloop

ProRail vindt het onduidelijk op welke gronden een strenger beschermingsregime voor bijzondere spoorwegen ten opzichte van hoofdspoorwegen wenselijk wordt geacht, en meer algemeen: op welke gronden een afwijkend beschermingsregime noodzakelijk wordt geacht. ProRail wijst erop dat het in de toekomst de bedoeling is om in plaats van een generieke vergunningplicht tot algemene regels te komen ten aanzien van activiteiten in de nabijheid van hoofdspoorwegen. ProRail vraagt zich af waarom dat principe niet ook ten aanzien van de bescherming van bijzondere spoorwegen kan worden gehanteerd. ProRail stelt voor om deze verschillende wetgevingstrajecten in onderlinge samenhang te bezien, in ieder geval daar waar het om beheer van hoofdspoorwegen gaat.

ProRail vraagt in haar opmerkingen aandacht voor de situatie waarin hoofdspoor en bijzonder spoor elkaar kruisen of in elkaars onmiddellijke nabijheid (samen)lopen. In die gevallen kan er zowel sprake zijn van een verplichting tot het aanvragen van een vergunning voor het verrichten van activiteiten bij het hoofdspoor als het verzoek om een ontheffing voor dezelfde werkzaamheden in het beperkingengebied van het bijzonder spoor.

Het belang van het stellen van duidelijke regels over vergunningen en ontheffingen in geval er sprake is van een samenloop van bijzonder spoor met hoofdspoor wordt onderkend.
Daarbij staat voorop dat de uitgifte van ‘dubbele vergunningen’ moet worden vermeden.
Hoewel voor de drie door ProRail genoemde spoorlijnen door IenM op dit punt geen specifieke problemen worden voorzien, speelt de situatie waarin hoofd- en bijzonder spoor elkaar kruisen of op elkaar aansluiten zeker een rol bij de sporen die toegang geven tot het hoofdspoor, de zogenoemde spooraansluitingen. Om die reden acht IenM het opportuun om regels te stellen over de samenloop van hoofdspoor met bijzonder spoor.

De regels met betrekking tot samenloop van bijzonder spoor met hoofdspoor zullen echter niet in deze regeling worden opgenomen, maar in de momenteel in voorbereiding zijnde Regeling omgevingsregime hoofdspoorwegen (Roh). Deze regeling stelt regels voor het beperkingengebied van het hoofdspoor op grond van de nieuwe leden 5 tot en met 7 van artikel 19 van de wet op basis van de afstanden zoals vastgesteld in die wet. In de Roh zal IenM een bepaling opnemen die voorziet in heldere regels voor gevallen waarin sprake is van samenloop van bijzonder spoor met hoofdspoor en waarbij wordt voorkomen dat in het geval er werkzaamheden in overlappende beperkingengebieden van bijzonder spoor en hoofdspoor worden verricht, er zowel een vergunning vereist is op grond van artikel 19 van de wet als een ontheffing op basis van artikel 11, vierde lid, van het besluit dat op 1 december 2015 in werking is getreden.

Met betrekking tot de mogelijke samenloop van bijzonder spoor en hoofdspoor en de daaraan verbonden (mogelijke) vereiste ontheffing c.q. vergunning, wordt opgemerkt dat een ontheffing niet van toepassing is voor zover de handelingen worden verricht ten behoeve van de rechtmatige uitoefening van beheerstaken als bedoeld in artikel 3 van het besluit, vervoer als bedoeld in artikel 4 van het besluit, of toezicht als bedoeld in de wet. Een vergelijkbare bepaling is opgenomen in artikel 19, derde lid, van de wet. Daarin is geregeld dat een vergunning als bedoeld in artikel 19, eerste lid, van de wet niet vereist is voor het uitvoeren van het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur. Het voorgaande betekent dat in de praktijk slechts sprake zou kunnen zijn van ‘dubbele vergunningen’ bij samenloop van bijzonder spoor met hoofdspoor wanneer de werkzaamheden in beide beperkingengebieden worden verricht (overlap) door anderen dan de beheerder van die spoorweg.

6. Administratieve lasten en bedrijfs- en markteffecten

De onderhavige regeling heeft geen invloed op administratieve lasten. De regeling dient enkel ter invulling van de afstanden waarbinnen bepaalde activiteiten op grond van artikel 11 van het besluit niet mogen worden verricht en brengt dus geen administratieve verplichtingen met zich mee.

De regeling heeft vrijwel geen invloed op bedrijfs- of markteffecten, omdat de regels gelden voor alle spooraansluitingen en museumlijnen en dergelijke, dus het is niet zo dat het ene bedrijf sterker wordt getroffen dan het andere bedrijf. Voor alle duidelijkheid: het gaat hier om het formuleren van een omgevingsregime die op gelijke wijze op iedere partij van toepassing is. De regeling is niet gericht op economische marktsturing.

7. Inwerkingtreding

De regeling treedt in werking met ingang 1 december 2015 of zo spoedig mogelijk daarna. Op 1 december treden de artikelen over bijzondere spoorwegen van het besluit in werking (Stb. 2015, 437).

II. Artikelsgewijs

Artikel 2

Zoals in het algemene deel aangegeven gelden voor bijzondere spoorwegen, waarvoor de maximum-snelheid van 30 kilometer per uur is toegestaan, de afstanden die vergelijkbaar zijn met de afstanden die gelden voor stamlijnen. Bij recht en gebogen spoor geldt de afstand van 3 meter.
Voor een spoorwegovergang, geldt ten behoeve van de verkeersveiligheid een bijzondere afstand. Bij een spoorwegovergang is het van belang dat zowel de spoorvervoerder als de andere weggebruikers voldoende zicht hebben vlak voor en tijdens het passeren van de spoorwegovergang. In artikel 21, derde lid, van het wet is voor wegen kruisend met stamlijnen, zijnde hoofdspoorwegen, een afstand opgenomen waarbinnen beperkingen gelden. Met die afstanden is een zogenoemde uitzichtruit vastgesteld. Door die uitzichtruit wordt voldoende zorg gedragen voor voldoende zicht- en oversteek-tijden voor het weg- en spoorverkeer bij het passeren van de spoorwegovergang.

Artikel 3

In dit artikel zijn van artikel 2 afwijkende afstanden opgenomen voor bijzondere spoorwegen waar op grond van een ontheffing (artikel 8, tweede lid, van het besluit) een hogere snelheid dan 30 kilometer per uur is toegestaan. Zoals in paragraaf 3 van het algemeen deel van deze toelichting is aangegeven rechtvaardigt de hogere snelheid grotere afstanden vanaf het spoor waarbinnen bepaalde activiteiten niet mogen worden verricht. In dit artikel zijn de afstanden voor recht spoor en gebogen spoor overgenomen uit artikel 36, eerste lid, van de Spoorwegwet 1875.
Voor spoorwegovergangen is nog een nader onderscheid gemaakt tussen sporen waarbij op grond van een ontheffing een snelheid tot en met 40 kilometer is toegestaan en sporen waarbij de toege-stane snelheid 41 kilometer of hoger is. Bij hogere snelheden zijn ruimere uitzichtruiten nodig om de veiligheid bij spoorwegovergangen te kunnen waarborgen. Voor spoorwegovergangen waarover met een hogere snelheid dan 40 kilometer per uur mag worden gereden, is in artikel 3, vijfde lid, aanslui-ting gezocht bij de uitzichtruit voor hoofdspoorwegen, zoals opgenomen in artikel 21, eerste lid, van de wet. Bij spoorwegovergangen waarvoor een snelheid is toegestaan tussen de 31 en 40 kilometer, is in artikel 3, vierde lid, een uitzichtruit opgenomen die minder groot is dan de ruit bij snelheden boven de 41 kilometer per uur. Vanuit (verkeers-)veiligheidsoptiek wordt dat voldoende geacht.

Artikel 4

In artikel 4, eerste lid, is geregeld hoe de afstanden, opgenomen in de artikelen 2 en 3, gemeten moet worden indien de spoorweg op maaiveldniveau is aangelegd. Voor het geval de spoorweg is ingegraven of opgehoogd, is in het tweede lid van artikel 4 aangegeven hoe de afstand dan gemeten moet worden.

Artikel 5

Met dit artikel is voorzien in overgangsrecht. De afstanden van de regeling gelden enkel voor activiteiten die zijn of worden aangevangen na het moment van inwerkingtreding van deze regeling.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma